

Informe Setorial da Área Industrial, n. 07, jul. 2008

<http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>



O BANCO DO DESENVOLVIMENTO
DE TODOS OS BRASILEIROS

ÁREA INDUSTRIAL
JULHO/2008 • Nº 7

O NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS DO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

O setor automotivo assumiu grande destaque na história recente da indústria nacional. No início da década de 90, o setor foi emblemático no processo de abertura comercial e modernização da indústria. Os carros brasileiros, chamados de “carroças” pelo então Presidente da República, simbolizavam o atraso tecnológico de nossa indústria, após décadas de protecionismo e reserva de mercado.

Em paralelo, os anos de hiperinflação estagnaram as vendas dos bens de consumo duráveis. Em 1991, se vendia o mesmo volume de 1970 e as exportações estavam em queda.

Os acordos automotivos firmados em 92 e 93, associados ao programa do “carro popular” e à perspectiva de integração econômica do Mercosul revitalizaram o setor. O sucesso do Plano Real, lançado em julho de 1994, garantiu a estabilização da economia e aquecimento da demanda doméstica. Em 1995, o governo anunciou um conjunto de medidas e incentivos direcionado ao segmento, o Regime Automotivo, iniciando-se um ciclo de pesados investimentos para o setor.

Na segunda metade da década de 90, diversas montadoras se instalaram no país e as já existentes construíram novas e modernas plantas. A expectativa era de manutenção do crescimento exponencial da demanda, nos moldes do que ocorria na China e na Índia. A capacidade instalada da produção de veículos pulou de 2 milhões/ano para 3,5 milhões/ano.

No entanto, após o ano de 1997, quando o consumo interno atingiu o recorde de 2 milhões de veículos¹, as expectativas de crescimento se frus-

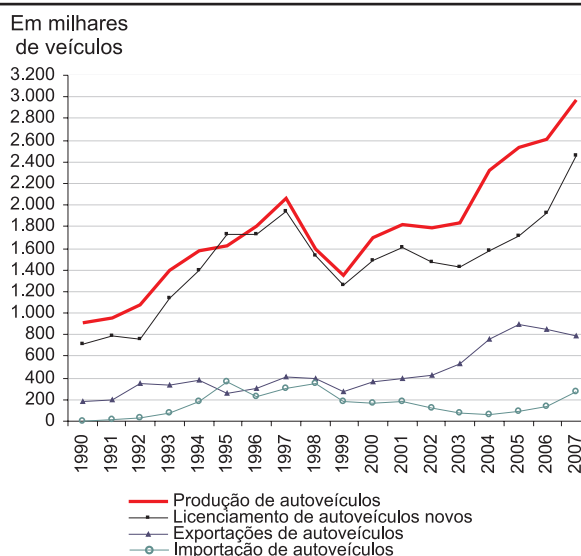
traram. Crises na economia internacional repercutiram fortemente no país, o que levou a um expressivo aumento das taxas de juros. O mercado de veículos automotivos despencou, justamente no momento em que os investimentos anunciados estavam sendo concluídos. Foram diversos anos seguidos em que tanto as montadoras quanto as fornecedoras de autopeças amargaram fortes prejuízos, já que haviam investido seus recursos em aumento de capacidade. Após o recorde de 1997, as vendas caíram para cerca de 1,3 milhão em 1999.

Desde então, todos os investimentos ocorridos no setor foram de modernização ou lançamento de novos veículos, visto que a capacidade ociosa se mantinha em nível bastante elevado. O desafio das empresas era ocupar as suas fábricas para tentar diluir seus custos fixos e reduzir seus prejuízos. Neste sentido, o chamado “carro popular” teve importante papel, respondendo pela maior parte das vendas. Outro movimento da indústria foi a abertura de canais de exportação. Foi basicamente por meio da exportação de veículos que a indústria conseguiu iniciar sua recuperação até o ano de 2003, visto que as vendas internas mantinham-se praticamente estagnadas, como mostra o gráfico I.

A partir de 2003, com a manutenção dos bons fundamentos da economia e também da progressiva redução das taxas de juros, a demanda por veículos voltou a aquecer. Entre 2004 e 2007, as vendas no setor tiveram índices de crescimento “chineses”, numa média de 15% a.a.. E, em 2008, o crescimento continua acentuado, com previsão de novo aumento nas vendas na faixa de 24%, configurando um novo ciclo virtuoso. As empresas voltaram a

¹ O que representou o dobro das vendas anuais atingidas nos primeiros anos da década.

GRÁFICO I – Desempenho do Setor automotivo Brasileiro (1990 a 2007)²



Fonte Anfavea

dar lucros no país, curiosamente, em um momento de crise financeira em diversas de suas matrizes³.

Em que pesem o aumento das importações e o arrefecimento das exportações em virtude da apreciação cambial, a produção de veículos também vem tendo importante elevação. Entre 2004 e 2007, a produção cresceu, em média, 13% a.a. e, para 2008, está previsto um novo aumento de 15%.

A expectativa da indústria é de que, após estes cinco anos de crescimento acelerado, que representaram uma significativa mudança de patamar de produção e vendas internas, a situação se estabilize em patamares elevados, com crescimentos mais cadenciados e contínuos. Se a produção crescer cerca 6% a.a. a partir de 2009, alcançará os desejados 5 milhões de veículos por volta de 2014, atingindo a meta prevista pela Política de Desenvolvimento Produtivo.

A atual capacidade instalada permite a produção de até 3,5 milhões de veículos por ano e a previsão de produção para 2008 é de 3,4 milhão, aproximando-se do nível pleno de utilização.

² O gráfico inclui automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus.

³ Os Grupos Ford e GM enfrentam fortes crises, com perdas de market share em seus mercados cativos e seguidos prejuízos. Nos últimos 3 anos, o Grupo GM teve perdas de cerca de US\$ 51 bilhões. A Fiat passou por uma completa reestruturação nos últimos 4 anos e só voltou a apresentar lucros no ano passado.

Com isto, são aguardados novos investimentos em aumento de capacidade, o que não ocorria desde o final da década passada.

Praticamente todas as empresas anunciaram investimentos. A Anfavea estimou que, nos próximos 3 anos, serão investidos cerca de 20 bilhões de dólares⁴ pela indústria automotiva, configurando-se um novo ciclo de investimentos no setor.

Com base nas notícias publicadas desde o final de 2007, procuramos agrupar os principais investimentos anunciados pelas montadoras presentes no país. Além dos investimentos em aumento de capacidade, estão listados na Tabela I os investimentos em novos modelos e no chamado *face-lift*⁵. As montadoras dispõem de volumosos recursos em novos produtos, às vezes até superiores a importantes investimentos físicos nas plantas industriais, mas são extremamente necessários para a manutenção da competitividade de cada empresa no mercado.

O objetivo aqui é levantar, de forma preliminar, o que constitui este novo ciclo de investimentos e as estratégias básicas de cada um dos *players* para se posicionar na nova estrutura de oferta. Trata-se de uma estimativa livre e, em diversos casos, não confirmada pelas respectivas empresas.

Vale ressaltar que o nosso levantamento é numericamente inferior à previsão anunciada pela An-

⁴ Incluindo o setor de autopeças.

⁵ Pequenas mudanças no design de algumas partes do veículo que não implicam mudanças estruturais do produto.

favea, de US\$ 20 bilhões para os próximos anos. Isto se deve, por um lado, ao sigilo industrial das empresas, que estabelece um *timing* de mercado para anunciar seus novos investimentos e, por outro, às decisões de investimento que ainda não foram tomadas mas que, por uma evolução natural do mercado, tendem a acontecer.

Para produzir esta quantidade de veículos, obviamente são necessários pesados investimentos em toda a cadeia de fornecimento. Não entraremos nos detalhes dos investimentos a serem realizados pelos fornecedores mas, de acordo com o Sindipeças, estima-se que sejam investidos cerca de R\$ 3 bilhões anuais até 2010, totalizando R\$ 9 bilhões.

Nosso levantamento apontou para um total de R\$ 28,5 bilhões a serem investidos neste novo ciclo de investimentos, dos quais R\$ 19,5 bi referem-se às montadoras, sendo que aproximadamente 60% destina-se ao desenvolvimento de novos produtos e 40% ao aumento de capacidade.

Entre os investimentos em capacidade, merecem atenção os volumes destinados às novas unidades produtoras de motores e às ampliações nas linhas já existentes. Juntas, GM, Ford, Fiat, Volks, Honda e Toyota vão ampliar a capacidade de produção de motores em cerca de 1,64 milhão de unidades o que envolve investimentos totais no valor de R\$ 2,1 bilhões.

TABELA I – Estimativa dos Investimentos por Montadora

GRUPO FIAT				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Nova família de motores de porte médio (adicional de 400 mil motores ao ano)	250	Campo Largo (PR)	1850
	Aumento de 677mil para 740mil veículos / ano. Aumento de 1,02 milhão para 1,3 milhão de motores e transmissões unidades/ano	1300	Betim (MG)	
	Iveco - Ampliação da capacidade produtiva de 30000 para 50000 unidades/ano	300	Sete Lagoas (MG)	
Novos modelos e <i>face lift</i>	Desenvolvimento e modernização de veículos além de investimentos em estrutura	3000	Betim (MG)	3075
	Iveco - Desenvolvimento de novos produtos (2 por ano)	75	Sete Lagoas (MG)	
Total				4925

VOLKSWAGEN				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Investimento na unidade de motores de veículos de passeio. Aumento da produção diária, de 1,8 mil motores para carros e comerciais leves para 2,7 mil unidades até o final do ano.	123	São Carlos (SP)	823
	Investimento na Volks Caminhões e ônibus	500	Resende (RJ)	
	Outros Investimentos em capacidade	200		
Novos modelos e <i>face lift</i>	Volks Caminhões e ônibus: Desenvolvimento de novos produtos, entre eles microônibus, caminhões de até 5 toneladas, extra-pesados e vans.	500	Resende (RJ)	3500
	Outros Investimentos em novos produtos	3000	Foco: Taubaté (SP) e São Bernardo dos Campos (SP)	
Total				4323



GENERAL MOTORS				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Nova fábrica de motores (capacidade de produção de 120 mil motores e 50 mil cabeçotes por ano)	350	Joinville (SC)	1420
	Investimentos no centro de design (ampliação da estrutura física e aquisição de novos equipamentos)	70	São Caetano do Sul (SP)	
	Nova planta industrial (não confirmada)	1000		
Novos modelos e face lift	Desenvolvimento de novo carro pequeno voltado aos emergentes e investimento em modernização de plantas	500	São Caetano do Sul (SP) e Indaiatuba(SP)	2500
	Desenvolvimento de um carro grande	825	São José dos Campos (SP)	
	Outros Investimentos em novos produtos	1175		
Total				3920

FORD				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Nova família de motores - Capacidade passará de 280 mil para 500 mil motores por ano.	600	Taubaté (SP)	1100
	Outros investimentos em capacidade	500		
Novos modelos e face lift	Investimentos da Ford Caminhões - desenvolvimento de novos produtos e profissionalização da rede de distribuidores	300	Manaus (AM)	2000
	Outros investimentos em novos modelos	1700	São Bernardo do Campo (SP) e Taubaté(SP)	
Total				3100

RENAULT				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Novos modelos e face lift	Implantação de Centro de Engenharia e desenvolvimento de dois novos modelos até 2009	710	São José dos Pinhais (PR)	710
Total				710

PEUGEOT - CITROEN				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Duplicação da capacidade produtiva, atingindo 300 mil unidades/ano	500	Porto Real (RJ)	500
Novos modelos e face lift	Nova família de veículos para o próximo ano	110	Porto Real (RJ)	110
Total				610

--

HONDA				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Implantação de fábrica de motores com capacidade de 160 mil unidades/ano e possível expansão em 2009 para 200 mil unidades/ano	160	Sumaré (SP)	160
Total				160

TOYOTA				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Construção de uma nova fábrica para produzir um veículo compacto (não confirmado)	1000	não definido	1120
	Nova fábrica de motores (não confirmado)	120	região de Campinas (SP)	
Total				1120

HYUNDAI / CAO A				
Tipo	Descrição	Valores (em R\$ milhões)	Local	Total (em R\$ milhões)
Capacidade	Implantação das linhas de produção do Tucson (2008.2) e de um novo modelo sedã (2009) - não confirmado	600	não definido	600
Total				600

TABELA II – Investimentos em Aumento da Produção de Motores

MOTORES				
Empresa	Descrição	Acréscimo na capacidade anual (em motores por ano)	Valores (R\$ em milhões)	local
GM	Implantação de fábrica de motores	120.000	350	Joinville (SC)
VW	Ampliação das linhas já existentes	270.000	123	São Carlos (SP)
Fiat	Reativação e ampliação da Tritec (400.000 unidades/ano) e aumento das linhas em Betim (280.000 unidades/ano)	680.000	750	Campo Largo (PR) e Betim (MG)
Ford	Nova família de motores	220.000	600	Taubaté (SP)
Honda	Implantação de fábrica de motores	200.000	160	Sumaré (SP)
Toyota	Implantação de fábrica de motores	150.000	120	Região de Campinas (SP)
Total		1.640.000	2.103	

TABELA III– Total dos Investimentos das Montadoras

<i>Montadoras (em R\$ milhões)</i>	
Aumento de Capacidade	7.573
Novos modelos e Face lift	11.895
Total	19.468

TABELA IV – Total dos Investimentos do Setor Automotivo

<i>Setor Automotivo (em R\$ milhões)</i>	
Montadoras	19.468
Autopeças	9.000
Total	28.468

POSICIONAMENTO DAS PRINCIPAIS MONTADORAS NO NOVO CICLO DE INVESTIMENTOS

Fiat

A atual líder de vendas no mercado brasileiro centraliza em Betim/MG a sua produção de veículos de passeio. A Fiat está em vias de ampliar em 10% a capacidade de produção, viabilizando a montagem de 740 mil veículos por ano. Comenta-se que a unidade industrial da Fiat, que já é considerada a maior do mundo em unidades produzidas, ainda pode sofrer nova expansão, sendo capaz de montar 850 mil veículos por ano.

Paralelamente, a empresa está investindo na ampliação da capacidade de sua fábrica de motores e transmissões e ainda adquiriu a antiga planta da Tritec⁶, em Campo Largo/PR.

Na Iveco, subsidiária do Grupo Fiat que produz utilitários e caminhões, também está previsto um significativo aumento na capacidade de produção, que irá passar de 30 mil para 50 mil unidades por ano.

Volkswagen

A Volkswagen foi a líder de mercado no Brasil durante décadas e mantém elevado *market-share* no decorrer dos anos. Na década de 90, implantou duas novas fábricas no país. Uma moderna unidade de veículos de passeio em São José dos Pinhais/PR e a revolucionária unidade de caminhões em Resende/RJ, a única fábrica de caminhões do Grupo no mundo.

⁶ Joint-venture da BMW e DaimlerChrysler que produzia, desde 1999, motores exclusivamente para exportação e encerrou suas atividades em 2007.

A empresa anunciou ampliação de 50% da capacidade de produção de motores, em sua unidade em São Carlos/SP. Também planeja investir na ampliação da capacidade de produção de caminhões, na fábrica de Resende.

Com relação às unidades de montagem de veículos de passeio, sobretudo as de Taubaté/SP e de São Bernardo do Campo/SP, pretende-se elevar a capacidade através do aumento de produtividade via modernização dos processos, e de investimentos pontuais nos gargalos de produção.

General Motors

Presente no país há 84 anos, a GM mantém historicamente um *market-share* de cerca de 20%, o que lhe dá a terceira posição no atual ranking de vendas. No ciclo de investimento da década de 90, implantou uma moderna fábrica na cidade de Gravataí/RS. Esta unidade produz atualmente 225 mil carros por ano e, devido a sua alta produtividade, estuda-se a adoção de um turno extra.

O Brasil é o terceiro maior mercado do Grupo GM e a subsidiária brasileira é considerada estratégica no contexto de reestruturação que o Grupo atravessa. Além de ser uma das mais lucrativas do Grupo, vem ampliando suas atividades de engenharia, já sendo capaz de desenvolver um veículo completo.

Recentemente, foi anunciada a implantação de uma nova fábrica de motores da GM localizada em Joinville/SC. Esta fábrica poderá produzir até 120 mil motores por ano. A empresa também anunciou investimentos em seu setor de *design*, viabilizando a ampliação das atividades de engenharia.

A GM já declarou a intenção de construir uma nova fábrica de veículos de passeio e especula-se que ela possa se localizar em Suape/PE, onde a empresa já anunciou a instalação de um centro de distribuição de veículos.

Ford

A empresa amargou prejuízos na década de 90 quando perdeu participação de mercado, após a dissolução da Autolatina. O projeto da fábrica de Camaçari/BA – com seu modelo de gestão que inclui os sistemistas no próprio *site* – foi um marco para a recuperação da participação de mercado e da rentabilidade da empresa. A planta é a mais

moderna do Grupo Ford no Brasil e *benchmark* internacional da empresa.

A unidade de Camaçari já se encontra com nível pleno de utilização. Especula-se sobre sua ampliação mas a empresa, até o momento, não anunciou tais investimentos.

No que se refere a aumento de capacidade, foi anunciado um pesado investimento na fábrica de motores de Taubaté/SP, que irá praticamente dobrar a capacidade de produção, chegando a 500 mil unidades anuais.

A Ford anunciou um investimento total de R\$ 2,2 bi para os próximos anos que incluiria novos modelos, *face-lifts* de modelos antigos e expansão de unidades industriais mas não especificou onde seriam feitos esses investimentos. Estimamos que 75% destes recursos destinem-se a novos produtos.

Renault

A empresa é uma nova entrante no país, tendo se instalado em São José dos Pinhais/PR no ano de 1999. Com a crise do mercado somada à pouca aceitação de alguns de seus modelos e a demora na atualização da linha de produtos, passou diversos anos amargando pesados prejuízos e elevada capacidade ociosa.

Nos últimos anos, com a recuperação do mercado e o lançamento de produtos de maior aceitação, a Renault conseguiu melhorar sua situação no Brasil. Por ainda possuir alguma capacidade não utilizada, os investimentos previstos para os próximos anos concentram-se em novos produtos.

Vale destacar que, recentemente, a empresa decidiu implantar no Brasil um Centro de Engenharia para o desenvolvimento de produtos, antes centralizado em sua matriz. De acordo com a empresa, o objetivo é desenvolver veículos mais próximos aos mercados aos quais se destinam e em linha com os planos de expansão internacional da marca.

Peugeot-Citroen

O Grupo Peugeot-Citroen teve mais sucesso em sua entrada no Brasil do que sua competidora francesa Renault. Com uma linha de produtos bem aceita pelo mercado, está prestes a atingir a

plena capacidade, estando prevista a duplicação da capacidade produtiva de sua unidade em Porto Real/RJ, que chegará a 300 mil veículos/ano.

Toyota

Atualmente, é a maior vendedora de veículos no mundo mas tem sido bastante cautelosa nos investimentos no Brasil. Desde a década de 50, a empresa está instalada no país mas montava apenas veículos de nicho, como o Toyota Bandeirante.

Na década de 90, instalou uma fábrica com capacidade de produção de 50 mil veículos/ano para montar apenas o modelo Corolla e seu derivado Fielder. Com o sucesso nas vendas, expandiu a capacidade para 70 mil veículos/ano.

Em outros mercados, a empresa possui uma linha bastante completa de veículos e muito se especula acerca das possibilidades da Toyota instalar uma grande unidade industrial no Brasil para produzir um novo carro, entrando no mercado dos compactos e sub-compactos, que responde pela maior parte das vendas no país.

De fato, seus executivos já declararam a intenção de entrar neste mercado, o que poderia acarretar mudanças substanciais no padrão de concorrência do setor automotivo nacional. No entanto, ainda não há nenhuma informação mais concreta relativa à capacidade de produção, localização e volume de investimentos desta nova unidade industrial. Em nosso levantamento, estimamos um investimento na faixa de R\$ 1 bilhão.

Especula-se ainda que a montadora irá implantar uma fábrica de motores na região de Campinas.

Honda

Outra das chamadas *newcomers*, chegou ao país em 1997 implantando uma unidade com capacidade para produzir 70 mil veículos/ano, restringindo-se a apenas dois modelos. Com o sucesso nas vendas e o bom panorama de mercado, investiu em 2006 cerca de US\$100 milhões para ampliar sua capacidade, que chegou a 120 mil veículos/ano, antecipando-se ao atual ciclo de investimentos.

Recentemente, investiu ainda R\$ 130 milhões para implantar uma fábrica de motores, que pos-

sibilitará que os veículos produzidos no país sejam equipados com motores nacionais. Vale ressaltar que, até então, os motores eram produzidos com peças importadas do Japão. Está prevista para 2009 a expansão desta fábrica.

Hyundai

Em, 2007, foi montada a primeira unidade industrial para montar veículos da coreana Hyundai na cidade de Anápolis/GO, mas não se trata de investimento realizado pela montadora. O investimento foi efetuado pela CAO A, empresa originária do setor de revenda de veículos.

Especula-se que a própria Hyundai pode vir a se instalar diretamente no país, mas alguns entraves de ordem legal⁷ vêm impedindo a concretização destes investimentos. Em paralelo, a CAO A anuncia pesados investimentos para produzir 130 mil carros por ano da marca coreana na atual unidade industrial.

Diante deste panorama, os valores a serem investidos ainda são incertos, tendo sido noticiados valores entre R\$ 600 milhões e R\$1,2 bilhão. Nosso levantamento, conforme mostra a Tabela I, está sendo conservador e considera apenas o menor valor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de 2008, configura-se um novo ciclo de investimentos do setor automotivo. A expectativa é de que sejam realizados investimentos de cerca

⁷ A empresa Kia Motors, atualmente incorporada ao Grupo Hyundai, recebeu isenção de impostos de importação de veículos sob o compromisso de implantar uma unidade industrial na Bahia na década de 90, o que acabou não ocorrendo. A questão está na Justiça e a causa contra a empresa monta cerca de R\$1,6 bilhão.

de US\$ 20 bilhões, elevando a capacidade produtiva da indústria de 3,5 milhões para algo próximo a 4,5 milhões de veículos até 2010.

Trata-se de uma vigorosa recuperação do setor, que viu frustradas as expectativas traçadas na década de 90. Com o consistente crescimento do mercado e a estabilidade macro-econômica, as empresas recuperaram sua lucratividade e estão investindo em novos produtos, aumento de capacidade de produção e ainda no aumento de capacidade de engenharia e desenvolvimento.

Merecem destaque os volumosos investimentos destinados à ampliação da capacidade de produção de motores, anunciado por grande parte das montadoras. Os motores são o coração do veículo sendo, em geral, fabricados pela própria montadora tratando-se de um gargalo difícil de ser superado. Estes investimentos demonstram, portanto, uma aposta generalizada no crescimento sustentado da indústria.

O Brasil está em ascensão tanto no ranking de maiores mercados (da 8ª para a 5ª posição) quanto no de maiores produtores de veículos (da 7ª para a 6ª posição), configurando-se como um importante *player* mundial⁸.

A se manter o ritmo de crescimento nos próximos anos, parece ser exequível a meta de produção de 5 milhões de veículos, estabelecida pela Política de Desenvolvimento Produtivo.

⁸ Perspectivas para o encerramento de 2008.

Elaborado pela Gerência Setorial da Área Industrial/
Departamento de Indústria Pesada (AI/DEPIP)

EQUIPE RESPONSÁVEL

Marcelo Goldenstein – Gerente
Bruna Pretti Casotti – Economista

Editado pelo Departamento de Divulgação



**Ministério do
Desenvolvimento, Indústria
e Comércio Exterior**

